

# 佐藤百合・大原盛樹編『アジアの二輪車産業--地場企業の勃興と産業発展ダイナミズム』

著者	植田 浩史
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジア経済
巻	48
号	12
ページ	65-68
発行年	2007-12
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00007298">http://hdl.handle.net/2344/00007298</a>

佐藤百合・大原盛樹編

# 『アジアの二輪車産業——地場企業の勃興と産業発展ダイナミズム——』

アジア経済研究所 2006年 xiii+377ページ

う え だ ひ ろ ふ み  
植 田 浩 史

## I 時宜にかなった二輪車産業研究

アジアには、二輪車（オートバイ）が交通手段、輸送手段、そして産業として重要な役割を果たしている地域が多い。今日では、利用台数、生産台数のいずれも、日本からインドまでのアジアの国・地域が世界の上位にある。しかしながら、アジアでみられる二輪車は、地域によってブランドや価格、モデルや型が異なり、必ずしも一様ではない。二輪車産業の発展という点では共通の特徴がありながらも、その発展の具体的な姿は地域によって大きく異なる。共通性と異質性を示すアジアの二輪車産業について、日本を含む7カ国・地域を対象に分析を行ったのが本書である。

本書の紹介に入る前に、本書を通読して最初に感じた点を述べておこう。第1に、アジアの産業発展を考えるうえで二輪車産業は適切な対象であるということであらためて実感した点である。二輪車産業は、1960年代から90年代初めにかけて長期間日本の国内生産が世界のトップを維持し、日本メーカーのブランドが世界的となっているにもかかわらず、自動車産業と比べると、経営史、産業史、産業論での研究対象として取り上げられることが少なかった。むしろ、二輪車産業に関心が集まったのは、1990年代に中国での生産が急増し、日本が世界の首位の座を降りてからのことである。その背景のひとつは、中国における二輪車産業の発展パターンが、日本の発展パターンと異なることへの関心が高まったことである。産業発展パターンの多様性、競争力形成の

多様性、日本が優位を持つと考えられていた製品での異なったスタイルの生産の展開は、中国におけるものづくりを考えるうえで重要な問題を提起した。もうひとつの背景は中国をはじめとするアジアの産業発展への関心が高まるとともに、産業発展を考察する視角として1990年代に入りサプライヤー、製品開発、産業集積、基盤的技術などが重視されてきたことである。これらはいずれも二輪車産業と密接に関係を持っている。二輪車産業への関心の高まりと分析の道具がそろったことを背景に、本書ではアジア地域の産業発展を比較検討するうえで重要な二輪車産業が考察されており、タイムリーな研究といえよう。

アジア地域における二輪車産業発展の比較研究が重要であるとしても、実際に実行するのは容易ではない。本書は、それぞれの地域に精通し、現地調査・ヒアリングを重視し、継続的に調査、資料収集を行っているアジア経済研究所の研究スタッフを中心とした、アジア経済研究所の優位性と特徴を最大限に生かした研究になっている。この点が、本書について感じた第2の点である。アジア地域の産業研究は、邦文だけをみても増える傾向にあるが、それぞれの地域の言語に精通した研究者によって、同一産業を地域別に比較し、さらに継続的な調査によって系統的に行った研究は多いとはいえない。アジア経済研究所の価値をあらためて感じた一冊である。

## II 多様な発展を重視 ——本書の紹介——

次に本書の内容を紹介しよう。まず構成は以下のとおりである。

序 論（佐藤百合）

第1章 二輪車産業からみたアジアの産業発展  
——知的資産アプローチから——（大原盛樹）

第2章 日本の二輪完成車企業——圧倒的優位の形成と海外進出——（大原盛樹）

第3章 日本の二輪車部品サプライヤー——分業構造と取引関係——（太田原準）

- 第4章 台湾の二輪車産業——自立、挫折、新しい軌道への転身——（佐藤幸人）
- 第5章 中国の二輪車産業——開発能力の向上と企業間分業関係の規律化——（大原盛樹）
- 第6章 インドの二輪車産業——地場独資完成車企業存在と地場部品企業能力形成——（島根良枝）
- 第7章 タイの二輪車産業——日本ブランド寡占体制における地場企業の対応と対抗——（東茂樹）
- 第8章 インドネシアの二輪車産業——地場企業能力形成と産業基盤の拡大——（佐藤百合）
- 第9章 ベトナムの二輪車産業——新興市場における地場企業の参入と産業発展——（藤田麻衣）

序論では二輪車産業研究の意義と本書の目的について書かれている。短い文章だが、アジアの産業発展をみていくうえでの二輪車産業の分析の重要性と、最近の研究からの分析ツールが指摘されている。アジアの産業発展研究と最近の日本経営史、産業史研究、ものづくり産業研究の関係が強くなっていることがわかる。

第1章は本書の導入部分であり、分析視角を提示し、本書全体の構図を鳥瞰している。まず、アジアの産業発展に関する議論を整理した後、アムステンによる知的資産アプローチを基本的な枠組みとして採用し、ある産業の発展に直接・間接に動員される幅広い諸要素（「産業資源」）のあり方を考察することの重要性を指摘する。そして、アジア各国の二輪車産業の特徴を通して浮かび上がってくる点として（1）地場企業能力形成と産業資源の統合、（2）ドミナントな先進国企業との関係、（3）国内の他の諸産業の資源の活用、（4）国内市場（需要）の重要性の4点を挙げている。

第2章、第3章は日本の二輪車産業の展開と現状を取り扱っている。完成車企業を対象とした第2章では、日本国内に蓄積された産業資源と企業内部の能力を利用して成長した完成車企業が、海外に進出

し、国内の産業資源をベースに有利に競争を展開していったことを明らかにしている。部品サプライヤーを対象とした第3章では、部品サプライヤーが四輪車と比べると開発よりも生産技術と生産管理に特化している状況を示している。こうした日本の展開と現状は、アジアの二輪車産業の分析と今後の課題を考えていくうえでいろいろな意味で示唆を与えてくれる。

第4章から第9章までは、各国の二輪車産業の分析である。アジア経済研究所の地域研究スタッフによる系統的な調査と地域への専門的な知識を生かした迫力ある論稿である。アジア各国の二輪車産業が、それぞれの地域の産業資源、政策、市場等の違いから多様性を持って発展してきたこと、そのなかで地場産業と日系企業（完成車、部品）との関係も一樣ではないこと、今後の展開についてもさまざまな要素が絡み合っており単純に描くことができないことが指摘されている。

日本以外では最も早く二輪車生産が本格化し、地場完成車企業が発展した台湾を取り上げた第4章では、地場二輪車産業の自立化過程と「吸い寄せ型」による部品産業の発展、さらに自立化後の展開と課題を描いている。台湾では、自立化後の世界市場への展開が必ずしも順調ではないこと、また二輪車産業をめぐる諸主体が「緩やかなシステム」を形成していることへの指摘が興味深かった。

第5章、第6章は1990年代以降生産を急増させ、今日世界の二輪車生産の中心となっている中国、インドが対象である。1990年代に「孤立発展型」分業生産システムを形成させながら生産を急増させた中国は、世紀末以降は日本と同じように大規模化、分業組織の統合化の方向に進んでいく。ただし、その経路は日本と異なり、今後も独自の特色を持った方向に進化すると考えられている。地場企業、合併企業、外資企業と多様な企業を発展させていたインドの二輪車産業は、政府による産業育成、参入規制政策と関係しながら発展してきた点が特徴的である。「段階を踏んだ政策と政策変更のタイミングが奏功した事例」として捉えられている。

第7章以降は東南アジア地域である。日本ブラン

ド寡占体制にあるタイを分析した第7章では、地場部品企業の発展プロセスを明らかにするとともに、地場完成車企業の発展可能性などについて述べられている。タイは、日本ブランドの比重が最も高い市場であり、そこで地場企業が日系企業とどのようにかかわりながら、あるいはどのように距離を置きながら展開してきたのかが紹介されている。中国、インドに次ぐ世界第3位の市場でありながら、部品・原材料の国内での供給体制が整備されていない日本ブランド寡占体制下のインドネシアを分析した第8章では、2000年以降の生産拡大のもとで地場企業が生産管理技術等の能力・知識の向上があったものの、設計・製品開発能力の形成には限界があったことが明らかにされた。しかし、インドネシアにおいて二輪車産業が後方・前方連関効果の循環的産業発展メカニズムの端緒を開き、地場企業に成長機会を与える役割を担っていることも指摘されている。ドイモイ政策以降二輪車の需要が拡大し、2000年前後から日本ブランド車と中国製輸入車との激しい競争を経たことで注目されてきたベトナムを分析した第9章では、中国製輸入車の組立てを行ってきた「地場組立企業」の参入の持つ意味を検討している。日系をはじめとする外資系完成車企業の現地生産に加えて、中国企業、地場企業など多様なアクターが登場するベトナムの状況は、評者も経験したが、外部からはわかりにくい。筆者は丹念な調査を通じて地場企業の類型化を行いながら、短期間の変化とその限界について考察している。

このように、本書の各章は日本での経験を踏まえたうえで、各国の状況に即した形で二輪車産業の発展過程を分析している。各章の分析では、序論や第1章で提示された分析枠組みを共有しながらも、比較的自由にそれぞれの地域の二輪車産業の分析を行っており、そのことがそれぞれの地域の特徴を描き出すうえで有効に機能している。

### Ⅲ 二輪車産業研究、アジアの産業発展研究への課題

評者は、すでに述べたように本書をアジア地域の

産業発展を考えるうえで、大変興味深い研究であると考えている。そのうえで、本書についていくつかの課題を指摘しておきたい。

第1に、二輪車産業の展開を、対象とする市場の変化と関連付けて考えた場合、アジアの二輪車産業の発展の方向性をどのように描くことができるのか、それは日本モデルと対比したときにどのような特徴を持つのか、という点である。潜在市場が巨大な中国、インド、需要が今後も広がっていく可能性を持つベトナム等の地域では、価格帯は上だけではなく、下へも広がる。第5章で示された日本の二輪車産業発展過程（生産の大規模化と分業組織の統合、196ページ）は、高度成長期以降の国内市場の高度化と同質化を前提としたものであり、こうしたアジア地域でこれからもしばらくみられるような、市場の高度化が進む一方で低価格市場も広がるという市場の多層化ではなかった。市場の多層化のなかで発展していく二輪車産業の展望については、日本の経験を踏まえながらも、アジア地域に即した論理で考えていく必要があり、それは日本と同じ発展パターンを取るとは限らないのかもしれない。

第2に、部品産業の発展のプロセスについてである。本書では部品産業の担い手については、各章それぞれが地域の実情を反映して多様なアクターを想定している。そのなかで評者が重視したいのは補修部品の役割である。補修部品は、通常、当該国・地域で生産が始まる以前、輸入製品が普及した段階で需要が増え、輸入品から徐々に国内供給が増え、国産の補修部品産業が形成される。二輪車でも、四輪車でも同様なプロセスをたどっていると考えられ、この国内補修部品産業が、国内生産が開始されたときに組付け部品産業に発展できるのかどうか、それぞれの国や地域の特徴と強く関係していると考えられる。補修部品は、部品産業への入り口であるとともに、中国で四輪車の補修部品が「台湾件」と呼ばれていたようにアジア地域内のものの流れ、技術の流れとも関係している。また、中国浙江省のように補修部品生産の集積地域が存在しているところもある。本書ではインドネシア、タイなどで補修部品について言及されているが、補修部品は調査が難し

い分野であるだけに、各地域の専門家がそろっている本書で、できればそれぞれの地域について多少なりとも言及してほしかった。

第3に、海外展開した日本メーカーが海外での生産を拡大していく過程で抱える問題についてである。アジアに進出した日本メーカーは、当初からその地域での戦略を体系的に持っていたわけではなく、環境の変化、企業戦略の変化に対応して、販売戦略、部品戦略、現地生産戦略などの地域戦略を変化させている。例えば、(1)最初は市場の販売権を地場企業に委ねていたが、市場の拡大によって自社管理に変更する、(2)当初合併で現地生産を始めたが、後に独資に変更する、(3)完成車企業出資の部品メーカーを設立して現地生産用に部品を供給させていた状況から、日系サプライヤーが直接進出して生産するようになる、などの変化がある。こうした変化は、完成車メーカー、サプライヤー、現地企業など関係者の利害調整が必要になることが多く、どのように調整されていったのかが気になる点である。

第4に、関連産業との関係である。関連産業として、四輪車産業との関係や二輪車産業を通して産業基盤が形成されることの意義については触れられていたが、アジアの多くの地域でみられる三輪車（中国では農用車）や自転車、中国で急速に数が増えた電動自転車などとの関連についても知りたかった。これらアジアに特徴ある関連製品については、その生産の担い手も含めてまだわからないことが多いだけに、今後ぜひ何らかの形で調査が行われることを期待する。

第5に、調査結果と既存理論との関係についてである。本書の分析はアジア地域のそれぞれの実態調査をもとに行われており、現実を深く調査し、現実から理論を組み立てていこうとしている。もちろん、その際に既存の理論を参考にするのは当然だし

でも、現実が既存理論の枠組みとは異なった状況にあるとき、その現実をどのように把握するのが問題になる。例えば、浅沼萬理氏が論じた「承認図」、「貸与図」を利用して分析がいくつかの章で行われているが、部品サプライヤーの能力と図面の種類が異なるなど、必ずしも浅沼氏が想定した枠組みにはなっていない（第3章、第5章、第6章）。そもそも「承認図」、「貸与図」は、部品図面のタイプや図面の管理の仕方の違いであって、それが直接部品のタイプや部品サプライヤーの能力と関係するわけではない。むしろ、「承認図」、「貸与図」がどのように使われているのかが、それぞれの地域の特徴にかかわるのではないだろうか。

なお、303ページで金型の貸与について言及した箇所では、金型の所有権に関する問題と金型の調達能力、設計能力の問題が混在している。日本では金型の貸与という場合は、金型の所有権に関する問題であり、発注者側が調達する場合もあれば、サプライヤー側が調達する場合もある。

評者は日本を中心的な対象として、歴史的、現状分析的に製造業の研究を進めてきた。その立場から、本書でアジアの二輪車産業の発展プロセスの多様性が存在することを明らかにしたことが、今度は日本の状況をみるうえでどのようなインプリケーションを持つのかという点に注目していきたいと思っている。多様な可能性のなかからなぜ今日みられるような発展プロセスが展開したのか、あらためてその意味を問い直すことによって、より深く日本の特徴をみていくことができる。本書のようなアジア地域を対象とした研究と日本を対象とした研究が、より密接に関係し、相互に影響を与え合っていくことの重要性和必要性を強く感じた。

（慶應義塾大学経済学部教授）